

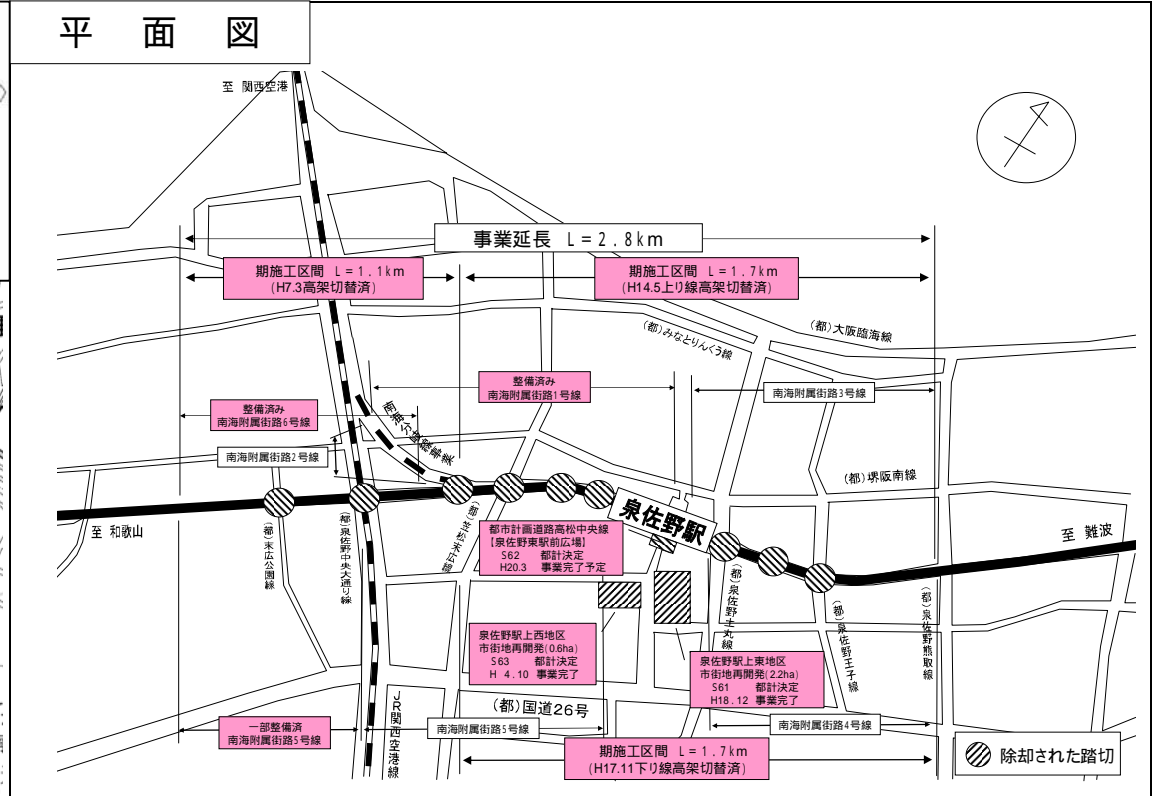
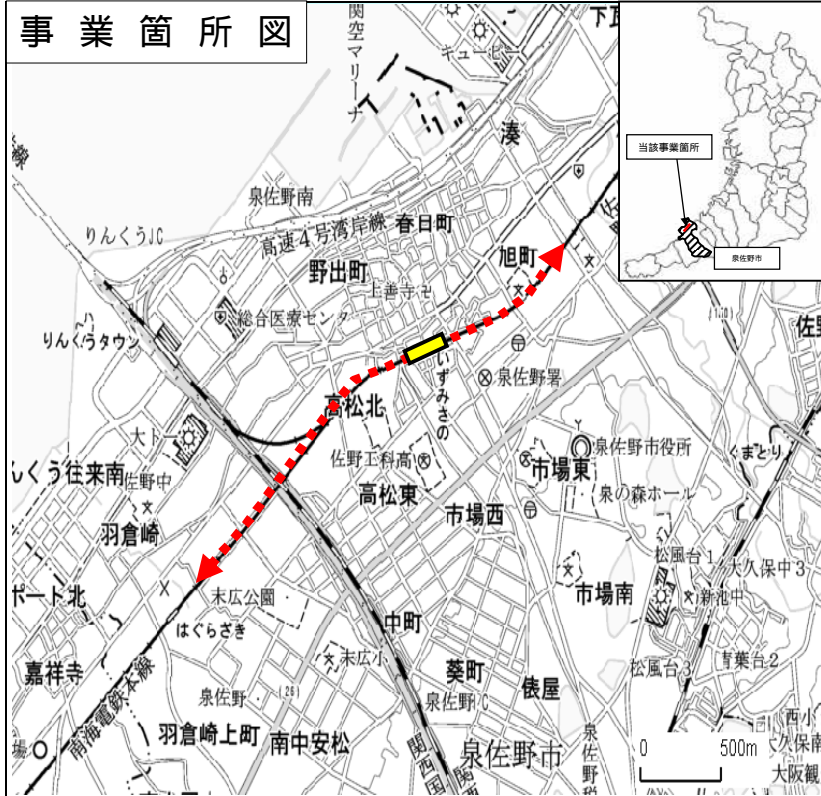
再々評価調書

事業名	南海本線（泉佐野市）連続立体交差事業				
担当部署	都市整備部 交通道路室 街路課連立グループ(06-6944-4424)				
事業箇所	大阪府泉佐野市湊1丁目～東羽倉崎町				
再々評価理由	再々評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線鉄道であり、とりわけ、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。そこで、踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。			
	内容	事業延長 : 2.8 km 高架化される駅: 泉佐野駅 踏切除却数 : 9箇所			
	事業費	全体事業費: 533億円(562億円) うち投資済事業費: 517億円(401億円) (内訳) 調査費等 27億円(34億円) (内訳) 調査費等 27億円(27億円) 用地費 146億円(146億円) 用地費 146億円(146億円) 工事費 360億円(382億円) 工事費 344億円(228億円) 街路事業者: 357億円【67%】(国: 181億円 34%、府: 117億円 22%、市: 59億円 11%) 鉄道事業者: 176億円【33%】			
	()内の数値は前回評価時点のもの	【事業費の変動理由】 ・駅舎部(ホーム部)の整備計画を4面5線から、3面4線に構造変更したため、工事費が減額となった。(国土交通省協議(H18.4))	【工事費の内訳】 高架工事 他 215億円(222億円) 軌道・電気工事 119億円(130億円) 駅舎工事 26億円(30億円)		
	事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】該当なし 【今後の事業費変動要因の予測】工事は概ね完成の為、事業費変動はない。 【変更計画手続きの状況】構造の変更及び変更事業認手続き済(H19.3.31)			
	維持管理費	円/年(鉄道事業者において維持管理を行うため)			
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画(案)改定版(H17.3) 関西国際空港関連地域整備大綱・関西国際空港関連地域整備計画			
関連事業	泉佐野駅上西地区第一種市街地再開発事業(H4.10:完了) 泉佐野駅上東地区第一種市街地再開発事業(H18.12:完了) 都市計画道路高松中央線【泉佐野東駅前広場】(H20.3:完了予定)				
事業の進捗状況	経過	事前評価時点(評価なし)	再評価時点(H15年)	再々評価時点(H20年)	分析
	着工準備採択年度	-	-	-	既設の地下通路の撤去が遅れたため、駅舎部の工事に遅れが生じた。また、下水等の地下埋設物の敷設に日数を要したため、関連側道整備に遅れが生じたため、4年の事業期間の延伸を行った。
	事業採択年度	S62年度	S62年度	S62年度	
	事業着工年度	S62年度	S62年度	S62年度	
完成予定年度	H7年度	H18年度	H22年度		
進捗状況		用地: 100% <2.13ha/2.13ha> 工事: 60% 上り線(なんば行) 高架化整備済	用地: 100% <2.13ha/2.13ha> 工事: 96% 下り線(和歌山行) 高架化整備済	平成17年度に鉄道高架化完了。既に踏切の遮断時間が解消され、交通渋滞の緩和が発現。	
今後の事業進捗の見通し	H20年度には駅舎部ならびに高架下付帯工事が完了予定。また、H22年度には関連側道整備が完了予定。今後の事業の進捗に影響を与える課題は特になし。 【新たなコスト縮減や代替案等の可能性】 国土交通省との詳細設計協議により駅舎部(ホーム部)の整備計画を4面5線から3面4線に構造変更したため、工事費の減額を図った。				

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	事前評価時点	再評価時点	再々評価時点	分析
		<p>[昭和60年調査] 【総踏切交通量】 20,017台/日 (踏切交通量の状況) 井原里6号: 1,895台/日 井原里8号: 209台/日 井原里10号: 7,646台/日 泉佐野1号: 1,578台/日 泉佐野2号: 131台/日 泉佐野4号: 2,992台/日 泉佐野5号: 105台/日 泉佐野6号: 294台/日 泉佐野7号: 5,167台/日 計: 20,017台/日</p> <p>【平均踏切遮断時間】 6.28時間 (踏切交通遮断量) 井原里6号: 13,151台時/日 井原里8号: 1,574台時/日 井原里10号: 58,110台時/日 泉佐野1号: 10,257台時/日 泉佐野2号: 872台時/日 泉佐野4号: 17,443台時/日 泉佐野5号: 525台時/日 泉佐野6号: 1,470台時/日 泉佐野7号: 28,005台時/日 計: 131,408台時/日</p>	<p>[平成14年調査] 【総踏切交通量】: 40,951台/日 (踏切交通量の状況) 井原里6号: 1,781台/日 井原里8号: 212台/日 井原里10号: 5,875台/日 泉佐野1号: 1,923台/日 泉佐野2号: 170台/日 泉佐野4号: 3,515台/日 泉佐野5号: 102台/日 泉佐野6号: 22,434台/日 泉佐野7号: 4,939台/日 計: 40,951台/日</p> <p>【平均踏切遮断時間】 8.99時間 (踏切交通遮断量) 井原里6号: 14,408台時/日 井原里8号: 1,914台時/日 井原里10号: 54,109台時/日 泉佐野1号: 18,095台時/日 泉佐野2号: 1,535台時/日 泉佐野4号: 31,284台時/日 泉佐野5号: 946台時/日 泉佐野6号: -台時/日 泉佐野7号: -台時/日 計: 122,291台時/日 調査時、踏切2箇所除却済</p>	<p>[平成18年調査] 【総踏切交通量】: 44,002台/日 (踏切交通量の状況) 井原里6号: 1,525台/日 井原里8号: 206台/日 井原里10号: 9,605台/日 泉佐野1号: 1,933台/日 泉佐野2号: 105台/日 泉佐野4号: 3,915台/日 泉佐野5号: 85台/日 泉佐野6号: 21,644台/日 泉佐野7号: 4,984台/日 計: 44,002台/日</p> <p>【平均踏切遮断時間】 0時間 (踏切交通遮断量) 井原里6号: -台時/日 井原里8号: -台時/日 井原里10号: -台時/日 泉佐野1号: -台時/日 泉佐野2号: -台時/日 泉佐野4号: -台時/日 泉佐野5号: -台時/日 泉佐野6号: -台時/日 泉佐野7号: -台時/日 計: -台時/日 調査時、踏切全9箇所除却済</p>	<p>H14年度調査に比べて総踏切交通量が増加。 H17年度に鉄道高架化が完了し、9箇所の踏切除却により、踏切遮断時間が解消され、交通渋滞緩和の効果が発現。</p>
地元等の協力的体制		・地元市である泉佐野市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する予定。 ・地域住民の事業に対する理解は深く、事業の早期完成に対する要望が強い。	・計画時と変わらず。	・計画時と変わらず。	・H17年度の鉄道高架化完了後、引き続き地域住民の協力を得て、事業進捗に努めH20年度の駅舎部完了。 ・H22年度関連側道整備の完了を目指す。

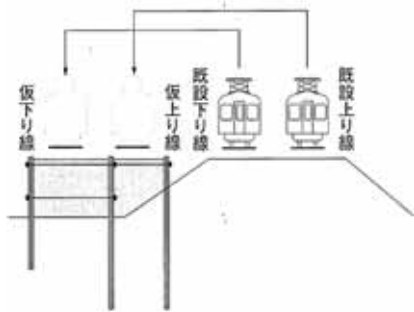
	事前評価時点での状況		再評価時点での状況	再々評価時点での状況(変更点)	分析
		備考			
事業効果の分析	費用便益分析	計画時点では、費用便益分析の手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> ・ B / C = 1.82 便益総額 B = 636.7億円 移動時間短縮便益 602.3億円 走行経費減少便益 34.4億円 総費用 C = 349.2億円 ・ 受益者 道路利用者 ・ 費用便益算定の根拠 H12 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)により算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ B / C = 2.13 便益総額 B = 863.8億円 移動時間短縮便益 797.0億円 走行経費減少便益 66.8億円 総費用 C = 405.2億円 建設費 405.2億円 維持管理費 - 億円 土地の残存価値 - 億円 ・ 受益者 道路利用者 ・ 費用便益算定の根拠 H12 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)により算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 便益について再々評価時から現時点で増額となった要素 ・ H14年の交通量実測データとH18年の交通量実測データの比較から交通量の増加があった。 ・ 建設投資額について再々評価時から現時点で減額となった要素 ・ 駅舎部(ホーム部)の整備計画を4面5線から3面4線に構造変更することによる工事費の減額が図られた。
	その他の指標(代替指標)			<ul style="list-style-type: none"> ・ 当初予定どおりの効果が発揮されている。 ・ 平成17年11月の下り線(和歌山行)高架切替により、鉄道高架化が完了し、9箇所踏切が除却される。 ・ 踏切除却により踏切事故、踏切渋滞が解消 	
	定性的分析	<ul style="list-style-type: none"> <安全・安心> <活力> <快適性> <その他>など ・ 踏切除却により踏切事故が解消される。 ・ 踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 ・ 駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進される。 ・ 鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、高架下に公共施設や商業施設が整備され、利便性が向上し、地域コミュニティの活性化が図られる。 ・ 駅の高架化にあわせて、駅前周辺の街づくりを一体的に進めることにより駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し、地域の活性化が図られる。 ・ 踏切の撤去により、渋滞が緩和されバス等の定時制が確保される。 ・ 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 ・ 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 		変更点特になし。	変更点特になし。
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 ・ 既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。 ・ 渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。 		変更点特になし	変更点特になし	
その他特記すべき事項					
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	<ul style="list-style-type: none"> 【意見具申】 「事業継続」 審議の結果、事業のさらなる継続の必要性が認められかつ、事業進捗上も特段の支障がないものと考えられる「事業継続は妥当」 【府の対応方針】 「事業継続」 		<ul style="list-style-type: none"> 【意見具申】 「事業継続」 【府の対応方針】 「事業継続」 	(前回評価に対する具体的な取組み)	

南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業

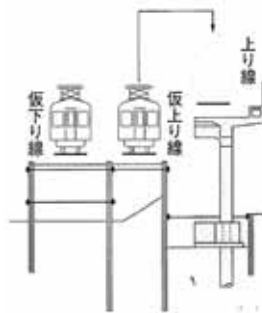


断面図(施工手順)

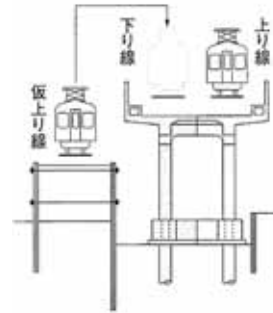
①仮上下線工事



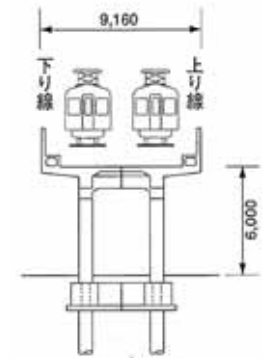
②上り線高架工事



③下り線高架工事



④完成

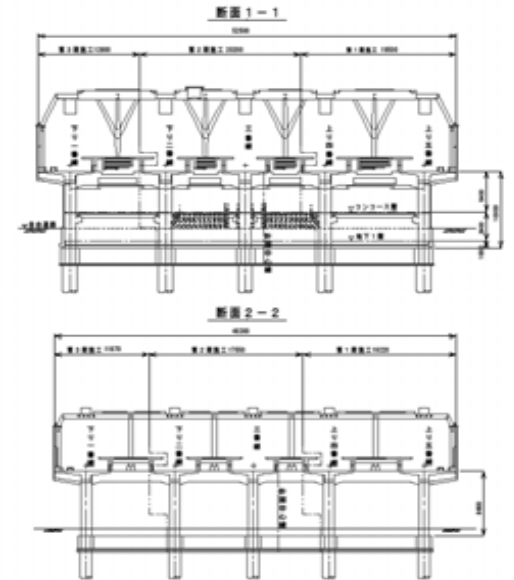
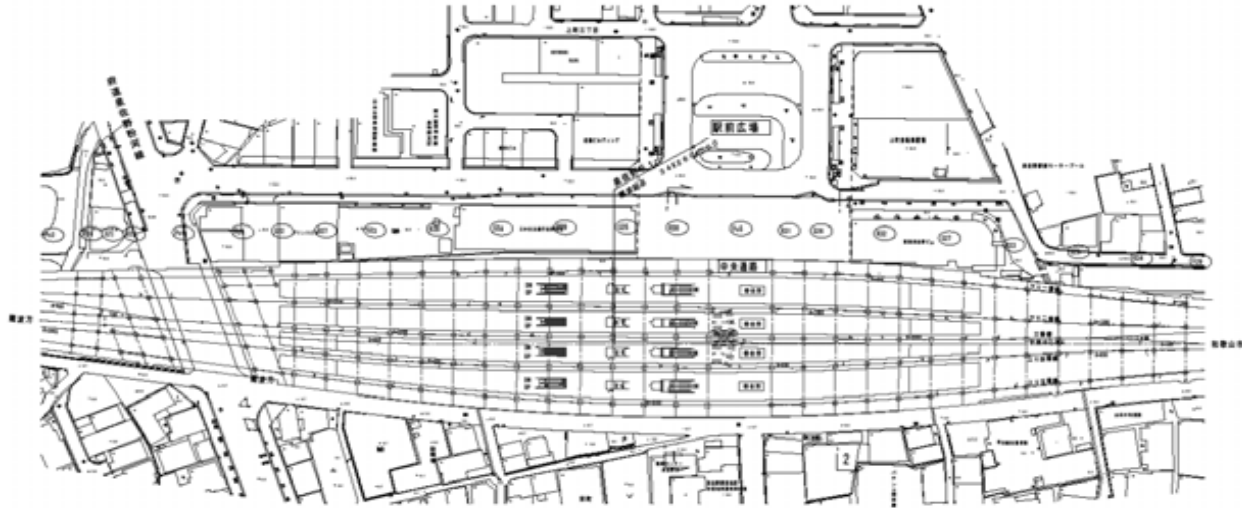


南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業

駅舎部構造図面(計画時)

駅舎部平面図(計画時)

駅舎部断面図(計画時)



駅舎部構造図面(構造変更)

駅舎部平面図(構造変更時)

駅舎部断面図(構造変更時)

